

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXVI. — Wydana i rozesłana dnia 17. kwietnia 1894.

(Zawiera Nr. 73.)

73.

Ustawa z dnia 9. kwietnia 1894,

którą wydają się dalsze postanowienia co do wykonania zakładów komunikacyjnych publicznych w Wiedniu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Dołączona uchwała komisji zakładów komunikacyjnych w Wiedniu, jednogłośnie przez wszystkie trzy kurje wydana, a której przedmiotem jest częściowa zmiana zatwierdzonego artykułem I. ustawy z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109) programu finansowego zapewnienia i wykonania rzeczonych zakładów komunikacyjnych, jakoteż kilka postanowień stosownie do artykułu IV. powyższej ustawy ustawodawstwu zastrzeżonych, zostaje zatwierdzona, w skutek czego do sumy maksymalnej ustanowionej w artykule IV powyższej ustawy przybywa suma pożyczkowa 17,680.000 zł.

Artykuł II.

Niezawisłe od ulg udzielonych stosownie do artykułu V przerzeczonej ustawy zakładom komunikacyjnym oznaczonym tamże w artykule I, l. 1 aż do 4 włącznie, uwalnia się rzeczzone zakłady komunikacyjne od stępli i opłat do wszelkich kontraktów, podań i dokumentów dotyczących się wykupu gruntów, budowy, urządzenia zakładów komunikacyjnych, jakoteż od opłaty za przeniesienie własności wykupionych gruntów.

Uwolnienia od stępli i opłat służy także tym kontraktom, podaniom i dokumentom do celów po-

wyższych wygotowanym, które spisane zostały za nim ustawa niniejsza zaczęła obowiązywać.

Postanowienia powyższe, jakoteż postanowienia przerzeczonej ustawy stosują się w zupełności, równie jak i postanowienia ustawy z dnia 4. kwietnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 50), do programu według artykułu I zmienionego.

Artykuł III.

Ustawa niniejsza nabywa mocy obowiązującej w trzy miesiące po ogłoszeniu.

Wykonanie onejże poruczam Mojemu Ministrowi handlu, Mojemu Ministrowi skarbu i Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.

Wiedeń, dnia 9. kwietnia 1894.

Franciszek Józef r. w.

Windisch-Graetz r. w. Bacquehem r. w.

Wurmbrand r. w. Plener r. w.

Uchwała komisji zakładów komunikacyjnych w Wiedniu z dnia 16. stycznia 1894,

co do zmiany programu finansowego zapewnienia i wykonania zakładów komunikacyjnych publicznych w Wiedniu, zatwierdzonego artykułem I i §. 1 ustaw z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109 i Dz. u. i rozp. kr. Nr. 42), a względnie uchwałami wiedeńskiej Rady gminnej z dnia 27. stycznia i 8. lipca 1892.

Komisja zakładów komunikacyjnych w Wiedniu, w myśl punktu VII, ustęp 6, a względnie punktu VIII ustęp 3 programu finansowego zapewnie-

nia i wykonania zakładów komunikacyjnych publicznych w Wiedniu, artykułem I ustawy z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109) zatwierdzonego, postanawia jednomyślną uchwałą wszystkich trzech kuryj, celem lepszego wykonania tego programu, co następuje:

1. Wykonanie linii w dolinie Wiedenki i linii kanałowej, które wybudowane być mają jak koleje lokalne w pierwszym peryodzie budowy aż do końca 1897 r. obejmie komisya zakładów komunikacyjnych w Wiedniu na rachunek funduszu, którym zawiaduje, przyjmując za podstawę przepisane na ten wypadek ustawą przyczynienia się państwa w stosunku 85 procentów, kraju 5 procentów a gminy Wiednia 10 procentów (punkt IX, l. 1 programu, artykuł II, lit. f ustawy).

2. Wykonanie linii okrężnej wewnętrznej, na którą uchwalone zostały programowe dopłaty kraju Dolnej Austrii i gminy Wiednia w sumach nieprzekraczalnych przez sejm i Radę gminną wyznaczonych (ustawa krajowa z dnia 18. lipca 1892, Dz. u. i rozp. kr. Nr. 42 i uchwała Rady gminnej z dnia 27. stycznia 1892 i z dnia 8. lipca 1892), postanawia się tymczasowo powierzyć przedsiębiorstwu prywatnemu przez nadanie koncesyi, przy czem Rząd oświadcza, że ruch na tej linii może odbywać się za pomocą siły elektrycznej.

3. Zamiast przewidzianej w programie (punkt II, oddział A, l. II, lit. d) na pierwszym miejscu części kolei w dolinie Wiedenki, prowadzącej od dworca kolei zachodniej za szlakiem ulicy obwodowej i równolegle z linią obwodową aż do rzeźni gumpendorfskiej, wybudować należy niezwłocznie zapowiedziane w programie dopiero na wypadek potrzeby przedłużenie od rzeźni w dolinie Wiedenki w górę z dobiegiem do kolei Cesarzowej Elżbiety pod Hütteldorfem i wciągnąć w nie linią tramwaju parowego

Gaudenzdorf—Hietzing, która ma być odkupiona i odpowiednio przebudowana.

4. Przewidziane w programie (punkt II, oddział A, l. I, lit. a) „na wypadek potrzeby“ bezpośrednie połączenie linii obwodowej z koleją Cesarzowej Elżbiety np. w stacyi Penzingu, zostaje całkiem uchylone.

5. Wykonanie szlaku linii obwodowej od dworca kolei zachodniej do Matzleinsdorfu, zastrzeżone programem (punkt III, l. 1) dopiero na drugi peryod budowy, po upływie 1897 r. a mianowicie jego części od dworca kolei zachodniej do rogatki Gumpendorfu, uskutecznione być ma w pierwszym peryodzie budowy a zarazem wybudowana być ma linia łącząca od rogatki Gumpendorfu do kolei w dolinie Wiedenki w kierunku Stiegenbrücke. Na kosztą przyspieszonej budowy tej części linii obwodowej, jakoteż linii łączącej trzy kurye płacić będą w stosunku procentowym dotychczas dla kolei głównych ustawą przepisany.

6. Komisya zakładów komunikacyjnych w Wiedniu wstępuje na miejsce Spółki tramwaju parowego przedtem Krauss i Sp. w zawartą przez tę ostatnią Spółkę z gminą Wiednia dnia 29. kwietnia 1893 umowę, dotyczącą się zasad rozkładu kosztów tych zakładów, które tak kolej lokalną jak i regulacją rzeki Wiedenki i kanały zbiorcze spotykają i przeto przyjmuje na siebie wszelkie ztąd wynikające prawa i obowiązki w obec gminy Wiednia.

7. Komisji zakładów komunikacyjnych w Wiedniu zastrzega się, żeby na podstawie sum rocznych, które trzy kurye w miarę potrzeby na oprocentowanie i umorzenie pożyczki 4procentowej trzy kurye mają jej zapewnić, emitowała obligacye z mniejszemi odsetkami za sumę imienną, odpowiednio wyższą, o ile ztąd nie wyniknie przekroczenie rzezonej ogólnej sumy rocznej.